

**PELAKSANAAN PENERTIBAN PELANGGARAN PENGEMUDI SEPEDA MOTOR  
DALAM PENGGUNAAN KNALPOT DIATAS AMBANG BATAS KEBISINGAN**

**(Studi di SATLANTAS Malang Kota)**

**JURNAL ILMIAH**

**Diajukan Untuk Memenuhi Sebagian Syarat-Syarat Memperoleh Gelar  
Kesarjanaan Dalam Ilmu Hukum**



**Oleh:**

**FAIZAL AFANDI POETRA**

**NIM. 0910111018**

**KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN**

**UNIVERSITAS BRAWIJAYA**

**FAKULTAS HUKUM**

**MALANG**

**2014**

**LEMBAR PENGESAHAN**

**PENERTIBAN PELANGGARAN PENGGUNAAN KNALPOT DI ATAS  
AMBANG BATAS KEBISINGAN (Studi di SATLANTAS Malang Kota)**

Oleh:

**FAIZAL AFANDI POETRA**

**NIM. 0910111018**

Skripsi ini telah disahkan oleh Dosen Pembimbing pada tanggal:

**Ketua Majelis Penguji**

  
Dr. Bambang Sudjito, S.H., M.Hum.

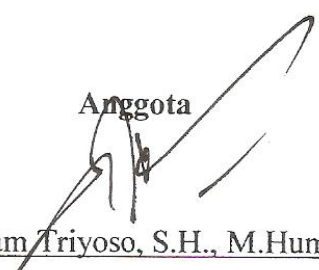
NIP 19520605 198003 1 006

**Anggota**

  
Dr. Bambang Sugiri, S.H., M.Hum.

NIP 1570717 198403 1 006

**Anggota**

  
Paham Triyoso, S.H., M.Hum.


NIP 19540517 198201 1 003

**Anggota**

  
Ardi Ferdian, S.H., M.Kn.

NIP 19830930 200912 1 006

**Kepala Bagian Hukum Pidana**

  
Eny Harjati, S.H., M.Hum.

NIP 19590406 198601 2 001

Mengetahui,

  
**Dekan Fakultas Hukum**

Dr. Shabudin, S.H., M.H.

NIP 19591216 198503 1 001

**LEMBAR PERSETUJUAN**

**Judul Skripsi: PENERTIBAN PELANGGARAN PENGGUNAAN  
KNALPOT DI ATAS AMBANG BATAS KEBISINGAN  
(Studi di SATLANTAS Malang Kota)**

**Identitas Penulis**

a. Nama : Faizal Afandi Poetra  
b. NIM : 0910111018

**Kosentrasi : Hukum Pidana**

**Jangka Waktu Penelitian : 6 Bulan**

Di setujui pada tanggal:

**Pembimbing Utama**

  
Dr. Bambang Sudjito, S.H., M.H.

NIP 19520605 198003 1 006


**Pembimbing Pendamping**

  
Ardi Ferdian, S.H., M.Kn.

NIP 19830930 200912 1 003

Mengetahui,

**Ketua Bagian Hukum Pidana**

  
Eny Harjati, S.H., M.Hum.

NIP 19590406 198601 2 001

**LEMBAR PENGESAHAN**

**PENERTIBAN PELANGGARAN PENGGUNAAN KNALPOT DI ATAS  
AMBANG BATAS KEBISINGAN (Studi di SATLANTAS Malang Kota)**


Oleh:

**FAIZAL AFANDI POETRA**

**NIM. 0910111018**

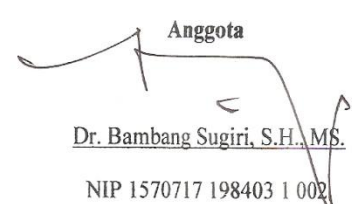
Skripsi ini telah disahkan oleh Dosen Pembimbing pada tanggal:

**Ketua Majelis Penguji**

  
Dr. Bambang Sudjito, S.H., M.Hum.

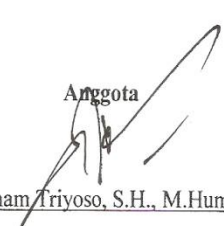
NIP 19520605 198003 1 006

**Anggota**

  
Dr. Bambang Sugiri, S.H., MS.


NIP 1570717 198403 1 002

**Anggota**

  
Paham Triyoso, S.H., M.Hum.


NIP 19540517 198201 1 003

**Anggota**

  
Ardi Ferdian, S.H., M.Kn.

NIP 19830930 200912 1 003


**Kepala Bagian Hukum Pidana**

  
Eny Harjati, S.H., M.Hum.

NIP 19590406 198601 2 001

Mengetahui,

**Dekan Fakultas Hukum**

  
Dr. Shabudin, S.H., M.H.

NIP 19591216 198503 1 001

**Pelaksanaan Penertiban Pelanggaran Pengemudi Sepeda Motor Dalam  
Penggunaan Knalpot Diatas Ambang Batas Kebisingan (Studi di SATLANTAS  
Malang Kota)**

**Faizal Afandi Poetra**

**Fakultas Hukum Universitas Brawijaya**

**faizalafandip@yahoo.com**

**Abstrak**

Artikel ini membahas 2 (dua) masalah pokok yaitu yang pertama bagaimana pelaksanaan penertiban pelanggaran pengemudi sepeda motor dalam penggunaan knalpot diatas ambang batas kebisingan oleh Satlantas Malang Kota. Kedua yaitu apa hambatan Satlantas Malang Kota dalam melaksanakan penertiban pengemudi sepeda motor yang menggunakan knalpot diatas ambang batas kebisingan.

Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah yuridis empiris yang dilakukan untuk mengkaji dan menganalisa secara mendalam mengenai upaya polri dalam menertibkan penggunaan knalpot diatas ambang batas kebisingan. Pendekatan ini digunakan untuk melihat pelaksanaan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

Hasil dari penelitian ini adalah dalam pelaksanaan penertiban pelanggaran penggunaan knalpot diatas ambang batas kebisingan, pengemudi sepeda motor mengetahui poin-poin yang harus ditaati dalam berlalu-lintas di jalan raya. Tidak hanya memberitahu pelanggara tentang poin-poin Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan yang harus dipatuhi tetapi juga dalam mengupayakan penertiban agar tingkat pelanggaran penggunaan knalpot diatas ambang batas kebisingan semakin menurun dengan adanya himbauan-himbauan dari kepolisian terhadap masyarakat.

Saran dari penelitian ini adalah agar anggota Satuan Lalu Lintas Malang Kota segera melakukan tindakan-tindakan untuk mengurangi atau bahkan menghilangkan kesempatan seseorang untuk melakukan tindakan pelanggaran lalu lintas.

## Abstract

This article addresses two main problems: how does the implementation of the biker enforcement violations in the use of exhaust above the noise threshold by Satlantas Malang City. What barriers Satlantas Malang City in carrying out demolition motor cycle driver using the exhaust above the noise threshold.

The method of approach used in this study is an empirical jurisdiction to examine and analyze in depth the police in an effort to curb the use of exhaust above the noise threshold. This approach is used to look at the implementation of Law Nomor 22 Year 2009 on Road Traffic and Road Transportation.

The results of this study are in control of the implementation of the above violations of the use of exhaust noise threshold, the bikers know the points that must be obeyed in the pass-traffic on the highway. Not only tell offenders about the points of Law Number 22 Year 2009 on Road Traffic and Transport to be observed but also in order to seek control of the use of exhaust offense level above the noise threshold decreases with appeals from the police.

Suggestions from this study is that members of the Traffic Unit of Malang City immediately take measures to reduce or even eliminate the chance for someone to commit traffic violations

## I. PENDAHULUAN

Produksi industri kendaraan bermotor roda dua buatan asli Indonesia maupun buatan luar Indonesia yang dirangkai di Indonesia semakin lama semakin beragam, sehingga masyarakat Indonesia tertarik untuk membeli sepeda motor. Dari sini bisa dilihat begitu banyak bentuk dan model serta muncul berbagai macam keinginan masyarakat yang berbeda-beda untuk membeli sepeda motor yang seperti apa bentuk dan modelnya. Masyarakat juga perlu memilih sepeda motor seperti apa yang ingin ditungganginya guna memberikan manfaat maupun gengsi yang menurutnya lebih merasa percaya diri apabila sudah mengendarai sepeda motor tersebut.

Di sisi lain kita membeli sepeda motor pasti kita gunakan di jalan raya, jalan raya ialah satu-satunya jalur untuk pengendara bermotor yang mempunyai aturan berlalu-lintas. Nah dari situ, muncullah suatu aturan yang mengatur setiap pengendara bermotor untuk berlalu-lintas dengan baik dan benar demi keselamatan bersama sesama pengguna jalan lainnya. Selain keselamatan bersama, pengemudi sepeda motor juga perlu memperhatikan kenyamanan dan keamanan kendaraan untuk beraktifitas sehari-hari. Dengan demikian setiap pengendara harus memahami aturan-aturan berlalu lintas, paling tidak poin-poin penting yang mengatur hal tersebut agar tidak melanggar tata tertib berlalu-lintas serta tidak dikenai sanksi pelanggaran berlalu-lintas saat polisi melakukan kegiatan penertiban lalu lintas di jalan raya.



Tetapi juga banyak masyarakat yang masih belum tahu poin-poin penting yang harus diperhatikan dalam berlalu-lintas di jalan. Padahal pada dasarnya masyarakat harus sadar akan hukum dan poin-poin tersebut seharusnya sudah dipahami dan aturan tersebut sudah diatur didalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang sudah dan wajib dipatuhi serta dilaksanakan oleh seluruh warga negara Republik Indonesia, Pembahasannya lebih mengarah kepengemudi kendaraan bermotor roda dua yaitu sepeda motor.

Coba berpikir mundur sejenak untuk menganalisa sedikit keinginan masyarakat khususnya kalangan remaja. Bagi masyarakat yang ingin memiliki sepeda motor tidak semua mau menggunakan sepeda motor standar pengeluaran pabrik yang sudah sesuai dengan persyaratan teknis dan layak jalan yang diatur di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sehingga sepeda motor tersebut dimodifikasi sedemikian rupa dan merubah apapun bagian-bagian atau asesoris yang ada di sepeda motor tersebut sampai tidak memperdulikan kenyamanan dan keamanan keselamatan yang seharusnya lebih penting untuk diperhatikan dalam berlalu lintas.

Bagian-bagian sepeda motor yang biasa diganti dan lebih terlihat menonjol ialah knalpot. Sepeda motor yang diganti knalpotnya diyakini dapat menambah tenaga bahkan sepeda motor akan terlihat lebih garang karena suara yang ditimbulkan tetapi tidak sedikit knalpot produksian pabrik yang

sudah sesuai aturan yang berlaku diganti dengan knalpot yang bersuara keras. Pembuatan knalpot *hand made* (buatan sendiri) pengaturan kebisingannya tidak terlalu diperdulikan yang biasanya dibuat tidak diukur sesuai kebisingan yang normal atau standar melainkan yang penting bersuara keras ataupun ulem biasa anak-anak menyebutnya dan suara itu dapat dipesan sesuai keinginan konsumen.

Setelah pemakaian knalpot *free flow* (brong) atau knalpot *racing* (balap) dipasang disepeda motor, yakinlah pada saat pengendara dengan sepeda motor yang menggunakan knalpotnya yang tidak standar akan lebih terasa tarikannya dan pada saat pengendara lain memotong jalan kita dari belakang, kita akan lebih merasa tertantang meluapkan emosi kita disertai tarikan gas lebih dalam untuk memperingatkan si pengendara yang memotong jalan kita tadi. Dari situ keluar anggapan bahwa suara yang dihasilkan knalpot *free flow* (brong) atau knalpot *racing* (balap) yang melebihi standar kebisingan yang sudah diatur di dalam Peraturan Menteri Nomor 7 Tahun 2009 Tentang Ambang Batas Kebisingan Kendaraan Bermotor Tipe Baru.

## II. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan latar belakang diatas, dapat ditarik rumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana pelaksanaan penertiban pengemudi sepeda motor dalam penggunaan knalpot diatas ambang batas kebisingan oleh Satlantas Malang Kota?

2. Apa hambatan Satlantas Malang Kota dalam melaksanakan penertiban pengemudi sepeda motor yang menggunakan knalpot diatas ambang batas kebisingan?

### III. METODE PENELITIAN

Jenis penelitian yang digunakan penulis dalam melakukan penelitian ini adalah penelitian yuridis empiris, karena hendak mengetahui hambatan serta upaya yang dilakukan polri dalam menekan tingkat pelanggaran penggunaan knalpot diatas ambang batas kebisingan. Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah sosiologis empiris untuk mengkaji pelaksanaan penertiban pelanggaran penggunaan knalpot diatas ambang batas kebisingan. Pendekatan ini digunakan untuk melihat pelaksanaan penertiban yang sudah diatur didalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkuta Jalan.sumber data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu:

#### a. Data Primer

Adapun sumber data primer penelitian ini mengacu pada hasil penelitian lapangan berupa hasil wawancara dengan responden dan hasil pengamatan. Data primer yang digunakan dalam penelitian ini adalah data yang diperoleh langsung dari responden melalui wawancara yakni pihak-pihak terkait dengan upaya yang dilakukan polisi dalam menertibkan pelanggaran knalpot diatas ambang batas kebisingan yakni pengendara yang satu sebagai pihak yang melanggar dan pengendara yang lainnya sebagai pihak yang dirugikan.

#### b. Data Sekunder

Merupakan data-data yang dihimpun dan dikaji oleh penulis dalam bentuk peraturan perundang-undangan, bahan kepustakaan berupa buku-buku dan literatur yang sangat membantu penulis dalam menyelesaikan penelitian ini, dengan cara *Library Research* (kepuustakaan).

### IV. PEMBAHASAN

#### a. **Realita Polisi Dalam Mencegah Terjadinya Pelanggaran Penggunaan Knalpot Yang Melanggar Aturan Kelengkapan Kendaraan.**

Data pelanggaran terkait perlengkapan kendaraan sepeda motor yang dimiliki Polresta Malang yang melibatkan kendaraan bermototr roda dua merupakan penyumbang terbanyak, setelah itu pelanggaran yang melibatkan kendaraan bermotor roda empat. Tidak dipungkiri bahwa tingginya pelanggaran kelengkapan kendaraan bermototr roda dua tersebut terjadi karena perilaku pengemudi sepeda motor yang tidak mematuhi aturan yang ada, walaupun asesoris tersebut bisa membuat tampilan fisik sepeda motor menjadi semakin lebih termodifikasi.

Dalam hal ini tentunya Polresta Malang bukannya tidak melakukan apapun, jajaran polisi Satuan Lalu Lintas telah bekerja semaksimal mungkin. Adapaun kegiatan-kegiatan yang selama ini sudah dilakukan polisi dalam mencegah terjadinya pelanggaran lalu lintas yang terus terjadi dan semakin meningkat, yaitu :

## **1. Memasukkan Pendidikan Lalu Lintas**

Bekerja sama dengan Pemerintah Kabupaten Sidoarjo polisi menjalankan program memasukkan pendidikan lalu lintas ke kurikulum, dalam hal ini polisi bekerja sama dengan dinas pendidikan nasional memasukkan materi pendidikan lalu lintas, dalam langkah awalnya dimasukkan ke mata pelajaran pendidikan kewarganegaraan. Dalam program tersebut polisi juga melakukan monitoring terhadap pelaksanaan program tersebut, sasaran dari program ini adalah sekolah dari tingkat SD, SMP, SMA. Maksud dari program ini adalah untuk menekankan kepada siswa disekolah bahwa menaati aturan-aturan lalu lintas wajib dilakukan demi terciptanya suatu kehidupan berlalu lintas yang tertib dan teratur. Dengan menekankan pendidikan berlalu lintas sejak dini, diharapkan saat dewasa nanti mereka sudah mempunyai bekal untuk melakukan aktifitas berlalu lintasnya dengan baik dan benar, dengan tanpa merendahkan suatu profesi hal ini mengingat pada umumnya para awak bus berpendidikan rendah.

## **2. Rekayasa atau Manajemen Lalu Lintas**

Dalam melakukan rekayasa atau manajemen lalu lintas Polri melakukan rapat koordinasi dengan pihak-pihak terkait, dalam rapat tersebut pihak Polresta Malang memaparkan daerah mana saja yang bisa diberi status khusus sebagai daerah rawan terjadinya kecelakaan akibat pengguna jalan yang sering tidak mematuhi peraturan lalu lintas yang merupakan lokasi yang paling banyak terjadi pelanggaran kelengkapan sepeda motor, daerahnya tersebut dinamakan *Black Spot*.

Dalam hal ini polisi Satlantas Polresta Malang mengajak diskusi perwakilan masyarakat daerah yang dijadikan kawasan *Black Spot*, setelah ditetapkannya daerah *Black Spot* tersebut polisi akan memberikan perlakuan khusus di daerah tersebut, diantaranya melakukan penjagaan maupun pengawasan yang lebih misalnya dengan menempatkan lebih banyak anggotanya untuk mengatur lalu lintas dengan membawa bendera berwarna merah, hal tersebut dimaksudkan agar para pengendara kendaraan pribadi maupun kendaraan umum mengerti bahwa daerah tersebut merupakan daerah *Black Spot* dan diharapkan lebih berhati-hati dalam berkendara maupun mentaati peraturan lalu lintas yang berlaku.

### **3. Mengadakan Patroli Gabungan**

Pihak Satuan Lalu Lintas (Satlantas) Polresta Malang mempunyai tugas tambahan sejak ditetapkannya daerah-daerah *Black Spot* disebagian daerah rawan pelanggaran, dengan beberapa anggota polisi yang dimiliki Satuan Lalu Linntas Polresta Malang mengadakan patrol rutin didaerah yang ditetapkan sebagai daerah *Black Spot* tersebut, tujuannya adalah untuk mengawasi dan menjaga daerah tersebut dari para pengendara yang tidak patuh terhadap peraturan lalu lintas yang ada supaya tidak sering terjadi kecelakaan lalu lintas. Patroli tersebut dilakukan dengan serius oleh polisi yaitu dilakukan setiap saat selama 24jam, polisi juga mengajak kerja sama Dinas Perhubungan melalui unit Lalu Lintas Angkutan Jalan (LLAJ) untuk turut membantu kegiatan patrol tersebut. Dengan adanya kegiatan patrol tersebut

diharapkan mampu mencegah terjadinya pelanggaran terhadap aturan lalu lintas maupun penanganan yang cepat pada kecelakaan lalu lintas yang terjadi di daerah *Black Spot*.

#### **4. Survey Gabungan**

Polresta Malang bekerjasama dengan Dinas Perhubungan dan Badan Lingkungan hidup memiliki kegiatan bersama melakukan survey jalan untuk menginventarisir kondisi jalan dan juga rambu-rambu yang ada di sepanjang jalur utama di wilayah Kota Malang. Survey tersebut bertujuan untuk melihat kondisi jalan raya, apakah kondisi dan keadaan jalan masih ramai dilalui kendaraan bermotor khususnya roda dua yang menggunakan knalpot *free flow* (brong) atau knalpot *racing* (balap), demi terciptanya situasi dan kondisi lalu lintas yang aman, nyaman bagi para penggunanya. Hasil dari survey jalan tersebut nantinya akan dibahas secara khusus oleh para pihak dari Polresta Malang beserta pihak dari Dinas Perhubungan dan Badan Lingkungan hidup untuk melakukan tindak lanjut dari hasil survey jalan tersebut.

#### **b. Kendala Polisi Dalam Mencegah Terjadinya Pelanggaran Penggunaan Knalpot Yang Melanggar Aturan Kelengkapan Kendaraan**

Dalam mencegah terjadinya pelanggaran lalu lintas mengenai penggunaan knalpot *free flow* (brong) atau *knalpot racing* (balap) yang telah dijelaskan dalam uraian sebelumnya, pihak kepolisian tak jarang

menemui kendala. Kendala inilah yang terkadang dirasa menjadi penghambat dalam menekan peningkatan pelanggaran knalpot *free flow* (brong) atau knalpot *racing* (balap) yang dirasa kurang memberikan hasil atau tidak mendapat hasil seperti yang diharapkan. Dalam hal ini bisa terbukti bahwa angka pelanggaran mengenai kelengkapan kendaraan bermotor roda dua akibat melanggar peraturan lalu lintas yang ada masih dalam skala tinggi bahkan terus mengalami penurunan hingga kenaikan tingkat pelanggaran dalam kurun 2 tahun terakhir ini.

Ada beberapa kendala yang dihadapi Satlantas Polresta Malang dalam mencegah terjadinya pelanggaran knalpot *free flow* (brong) atau *racing* (balap) di wilayah hukumnya. Kendala – kendala yang dialami adalah:

### **1. Kendala Internal**

Kendala internal yang dialami polisi lalu lintas Polres Kabupaten Sidoarjo dalam mencegah terjadinya tindak pidana lalu lintas oleh bus angkutan umum, meliputi:

#### **a. Kurangnya Sosialisai Kepada Masyarakat**

Kurangnya program yang dimiliki pihak kepolisian satuan lalu lintas Polresta Malang dalam melakukan sosialisasi hukum khususnya dibidang lalu lintas kepada masyarakat khususnya pengguna jalan raya. Salah satu hal yang bisa dijadikan contoh adalah selama ini banyak program yang cenderung bekerja setelah tindak pidana lalu lintas terjadi.



#### b. Terbatasnya Anggaran

Terbatasnya anggaran yang ada di Satlantas Polresta Malang membuat pihak kepolisian satuan lalu lintas dalam membuat program kerja untuk mencegah terjadinya pelanggaran lalu lintas oleh pelanggar yang menggunakan knalpot *free flow* (brong) atau knalpot *racing* (balap) juga turut terbatas, mengingat kebutuhan akan program kerja dan pembaharuan program kerja yang dibutuhkan satuan polisi lalu lintas cukup banyak untuk mengatasi masalah yang ada.

#### c. Kurangnya Sarana Prasarana

Sarana dan Prasarana yang dimiliki Polisi Satuan Lalu Lintas Polresta Malang kurang memadai untuk mendukung kinerja polisi untuk bekerja secara maksimal. Salah satunya adalah kurangnya alat pengukur desibel. Alat pengukur desibel ini dapat digunakan untuk mengukur kebisingan yang dihasilkan dari suara knalpot dan dapat mendukung kinerja polisi lalu lintas untuk merazia pengemudi kendaraan bermotor roda dua yang menggunakan knalpot *free flow* (brong) atau *racing* (balap) yang sering ditemui terjadi pelanggaran lalu lintas, selain itu kurangnya sarana pos jaga dan penjaga lalu lintas di beberapa daerah juga dirasa kurang untuk memantau situasi dan kondisi lalu lintas khususnya pada waktu ramai-ramainya arus kendaraan bermotor di jalan raya, yang

berpotensi adanya pelanggaran lalu lintas berupa penggunaan knalpot yang bising tersebut.

d. Kurangnya anggota polisi

Setiap anggota Polisi Satlantas Polresta Malang mempunyai bagian dan wewenang sendiri untuk melaksanakan tugasnya sesuai bagian dan wewenangnya dengan baik. Ada anggota polisi yang ditugaskan untuk menertibkan demo-demo yang turun ke jalan, ada yang menertibkan pelanggaran-pelanggaran lalu lintas yang lain, dan ada juga anggota polisi yang di tugaskan mengawal pejabat bahkan presiden. Jadi karena hal itulah kenapa penertiban pelanggaran bisa dibilang kekurangan anggota polisi, itu dikarenakan disetiap perintah pasti ada tugas yang harus dijalankan juga dan harus di laksanakan kedua-duanya. Biasanya yang terlebih dahulu dilaksanakan mana perintah dan tugas yang paling penting. Tidak hanya melaksanakan penertiban pelanggaran lalu lintas saja, tugas dan perintah lainnya juga bias berbenturan pelaksanaannya

## **2. Kendala Eksternal**

Kendala eksternal yang dihadapi oleh polisi lalu lintas Polresta Malang dalam mencegah tindak pidana lalu lintas oleh pengguna knalpot *free flow* (brong) dan/atau knalpot *racing* (balap) diwilayah hukumnya, meliputi :

- a. Kurangnya kerjasama antara polisi lalu lintas dengan instansi lain yang berkaitan dengan lalu lintas

Dalam usahanya untuk mengurangi pelanggaran lalu lintas yang melibatkan pengemudi kendaraan bermotor roda dua karena melakukan pelanggaran lalu lintas dengan menggunakan knalpot *free flow* (brong) atau knalpot *racing* (balap) seringkali menemui kesulitan dalam usahanya. Hal ini berkaitan dengan kurang kerja sama antara pihak kepolisian dengan instansi lain. Contohnya yaitu, tetap di perjual-belikan knalpot *hand made free flow* maupun knalpot keluaran pabrik berupa knalpot *racing* (balap). Mengingat banyaknya penggunaan knalpot tersebut yang beroperasi di Kota Malang. Polisi melalui satuan lalu lintasnya dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan hanya berwenang memeriksa kendaraan tersebut apakah sudah memenuhi atau sesuai dengan keluaran pabrik.

- b. Rendahnya Tingkat Kesadaran Hukum Pengemudi Kendaraan Bermotor Dua Yang Melanggar Penggunaan Knalpot di Atas Ambang Batas.

Pengendara kendaraan bermotor roda dua dalam melakukan aktifitasnya sehari-hari jika sudah keluar dari rumah dan memasuki rana lalu lintas, maka itu sudah wewenang Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk mengatur pelanggaran-pelanggaran yang terjadi di jalan raya.

Tapi aturan tersebut kebanyakan tidak dihiraukan oleh pengemudi kendaraan bermotor roda dua, dikarenakan aturan tersebut kalah dengan gengsi yang diperoleh jika sudah memakai knalpot yang terlihat garang dan bersuara bising.

## V. KESIMPULAN DAN SARAN

### A. Kesimpulan

1. Kendala polisi Satuan Lalu Lintas Polresta Malang dalam mencegah terjadinya pelanggaran oleh pengemudi kendaraan bermotor roda dua yang terjadi di wilayah hukumnya adalah adanya kendala internal dan kendala eksternal. Terdapat tiga kendala internal yang dialami polisi Satuan Lalu Lintas Polresta Malang, diantaranya kurangnya sosialisasi kepada masyarakat, terbatasnya anggaran serta kurangnya sarana dan prasarana. Selain kendala internal, juga terdapat tiga kendala eksternal diantaranya kurangnya kerjasama antara polisi lalu lintas dengan instansi lain yang berkaitan dengan lalu lintas, rendahnya tingkat kesadaran hukum pengemudi kendaraan bermotor roda dua, dan juga tidak patuhnya pengemudi terhadap peraturan yang berlaku karena selalu ada saja yang melanggar. Dari beberapa kendala tersebut polisi terus berusaha sebagai kewajibannya untuk menciptakan situasi dan kondisi yang aman bagi semua pihak.
2. Upaya polisi dalam mencegah terjadinya pelanggaran lalu lintas oleh pengemudi kendaraan bermotor roda dua yang dilakukan polisi adalah untuk mengatasi kendala-kendala yang dialami sebelumnya, terdapat upaya preventif maupun upaya represif yang dilakukan pihak kepolisian. Terdapat upaya preventif yang dilakukan polisi diantaranya melakukan pembinaan dan pendidikan pada masyarakat, Melakukan sosialisasi di bengkel-bengkel sepeda motor terutama bengkel pembuat ataupun penjual knalpot *free flow* (brong) atau knalpot *racing* (balap),

membuat dan menjalankan program-program yang berfungsi mengajak masyarakat untuk mematuhi peraturan lalu lintas termasuk bagi pengemudi kendaraan bermotor yang menggunakan knalpot yang tidak standar. Selain upaya preventif juga terdapat upaya represif yaitu member sanksi terhadap pelaku pelanggaran lalu lintas dengan pasal-pasal di dalam KUHP dan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkut

## B. Saran

1. Bagi Kepolisian Resor Kota Malang, agar anggota Satuan Lalu Lintas Polresta Kota Malang segera melakukan tindakan-tindakan untuk mengurangi atau bahkan menghilangkan kesempatan seseorang untuk melakukan tindakan pelanggaran lalu lintas. Dalam kegiatan pengawasan pihak Satuan Lalu Lintas diharapkan segera memenuhi kurangnya sarana dan prasarana agar kinerja setiap polisi dalam programnya bisa mendapatkan hasil yang memuaskan. Selain itu juga diharapkan tetap melakukan pembaharuan program-program guna mendukung kinerjanya.
2. Bagi Masyarakat, diharapkan dapat menaati aturan-aturan lalu lintas yang berlaku demi terciptanya lalu lintas yang aman dan nyaman, dikarenakan tanpa peran serta masyarakat untuk mau menaati hukum yang berlaku semuanya akan menjadi sia-sia dan tidak ada pencapaian penindakan yang maksimal. Selain itu diharapkan lebih memahami sanksi dan ketidakmudahan mengurus sanksi administrasinya

## DAFTAR PUSTAKA

1. Ramdlon Naning, **Menggairahkan Kesadaran Hukum Masyarakat dan Disiplin Penegakan Hukum Dalam Lalu lintas**, Bina Ilmu, Surabaya, 1983
2. Hilman Hadikusuma, **Bahasa Hukum Indonesia**, Penerbit alumni, Bandung, 1992
3. Moelyatno, **Asas-asas Hukum Pidana**, Liberty, Yogyakarta, 2000
4. Rahayu, Hartini, **Hukum Pengangkutan di Indonesia**, citra mentari, Malang
5. Ronny Haninjto Soemitro, **Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri**, Jakarta: Ghalia Indonesia. 1999
6. Samidjo, **Ringkasan dan Tanya Jawab Hukum Pidana**, Bandung , CV.Armico, 1985
7. Sutrisno Hadi, **Metodologi Researc jilid 1**, Yogyakarta: Andi Offset. 1989
8. Sutrisno Hadi, **Metodologi Researc jilid 2**, Yogyakarta: Andi Offset. 1981
9. Soerjono Soekamto, **Polisi dan Lalu Lintas**, (Analisa Menurut Sosiologi Hukum) Mandar Maju, 1986
10. Soerjono Soekanto, **Pengantar Peneltian Hukum**, Jakarta: UI-Press. 1986
11. Suwardjoko Warpani (II), **Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan**, penerbit ITB, Bandung, 2002
12. Suwardjoko Warpani (III), **Merencanakan sistem perangkutan**, Penerbit ITB, Bandung 1990, hlm 38